

RELACION TEKNIK



Projektim rikualifikim Urban I hyrjes se Qytetit te Shkodres dhe parkut per Pushuesit

TIRANE 2020

Përmbajtja

- Relacioni teknik..... 2 – 15

RELACION TEKNIK

Projektim rikualifikim Urban I hyrjes së Qytetit të Shkodrës dhe parkut për Pushuesit

• POZICIONIMI

Vendodhja e zonës së projektit pjesa hyrese e qytetit të Shkodrës, në zonën e ish pazarit të vjetër të qytetit, aktualisht një zonë e lënë në harresë e cila shërben në mënyrë të pjesshme si hapësirë publike për qytetarët. Aktualisht në zonë gjendet shetitorja e Molos e cila frekuentohet masivisht nga qytetarët si e vetmja pjesë buze lumit të Bunës që lag qytetin. Zona ndodhet në një pozicion strategjik ku ndodhet në të njëjtin vend ura e Bunës, Kalaja e Rozafes aty bashkohet lumi me liqenin e Shkodrës.

Toponimia e qytetit shtrihet në aq shtresa sa ç'është e gjurmueshme historia e rishtë e tij, duke pasur shtresëzime që dëshmojnë periudhën latine, sllave, osmane, mbivendosjet e emërtimeve nga regjimi komunist apo edhe toponime të reja. Kodrat rreth të cilave shtrihet qyteti në kohën e Barletit quheshin *Kazenë*, *Valdunus* (kodra e kalasë) dhe *Zarufe*.

Shtrirja e qytetit në kohët e hershme që e vendosur në Fushën e Bunës, ku ka qenë lagjja e quajtur *Pulikare* (it. *pulicaria*, bimë dizenterike), sot e mbuluar nga uji dhe në verë përdoret për kullotje.

Dy mendohen të jenë toponime bizantine: *Ajasma* (gr. *ujë i shenjtë*) dhe Arra e Madhe (gr. *aramades*, vend i lagshtë). Shtresëzimi sllav në nivel toponimesh konstatohet tek lagjet *Gjuhadol* (sllav. *gluho dol*, përrua i shurdhët)^[7] dhe *Draçin* (ferrza) - emër ky i fundit që u përpoq të ndryshohej në periudhën zogiste në "Ferrza", por u rikthye i mëparshmi.

Shtresëzimi i periudhës osmane është më i përhapuri që me emrat që na përcjell Çelebiu, por edhe nga studimet: Alibegaj, Tabake, Hysenbegaj, e Myftisë, Haxhi Resul, Karahasej, Luguçezme, Vegshar, Tepe, Tophanë 1027 H (1617-1618, nga persishtja *tup-hané*), Xhabiej, Udhakryq, Ndocej, Parrucë, Fushë Çelë, Garuc, Kiras, Rus, Dërgut, Dudas, Badra, Ara e Pashës, Serreq.

Zona përreth vendit ku ndodhet sot qyteti ka qenë e banuar që në kohët parahistorike. Këtu janë gjetur gjurmë të paleolitit të mesëm, ndërsa që nga neoliti gjermimet kanë zbuluar vazhdimësi jetese që vjen deri në ditët tona. Objektet e gjetura gjenden në muzeumin e qytetit, në atë të Tiranës dhe në muzetë e Evropës^[8]. Rrëzë kodrave të Tepes, në anën jugore të qytetit të sotëm, materialet arkeologjike fillojnë nga Bronxi i hershëm (3000-2000 p.k). Në shekullin V-IV p.K. filloi ndërtimi i kalasë me gurë ciklopikë të puthitur pa llaç. Në mesin e shekullit të tretë p.k. përmendet si

kryeqendra e [mbretërisë së parë të Ardianëve](#). [Mbretëresha Teuta](#) dhe mbretërit [Agron](#) e [Gent](#) janë figurat më të përmendura të kësaj periudhe^{[9][10]}.

Shkodra ishte më e mirëmbrojtura (*arx munitissima*) dhe më e vështira për t'u pushtuar (*difficilis aditu*) nga të tëra fortifikatat e fisit labeat. Ishte një pozicion i fortifikuar në mënyrë natyrale (*munitum situ naturali oppidum*), i rrethuar nga mure me pirgje mbi portat (*portarumque turres*)^[3]. Më 168 p.K. pretori romak Anicius ngadhënjeu mbi ilirët dhe pushtoi Shkodrën^[11]. Pas rënies nën sundimin romak, u bë ndër kryevendet jugore të provincës së Dalmacisë. Me reformat e

Perandorit [Dioklecian](#), Shkodra u bë qendra e [Prevalit \(lat. Prevaelis\)](#)^[3]. Nga 395 AD, ishte pjesë e [Dioqezës së Dakisë](#).

Histori mbi pazarin e vjeter.

Pjesë e rëndësishme e historisë, kulturës dhe traditës së Shkodrës është edhe Pazarin e Vjetër i këtij qyteti, që, për fat të keq, sot nuk ekziston më. Sipas të dhënave gojore fillimet e tij, mendohet se i përkasin Dinastisë së Bushatllinjve, por që lulëzimin më të madh ai e arriti gjatë pushtimit osman, duke u bërë pazar më i madh, më i bukur e më me emër në katër vilajetet shqiptare, veçanërisht i krahasuar me Pazarin e Prizrenit. Dikush tjetër na thotë se për nga bukuria, madhështia dhe siguria, ky pazar ishte i dyti mbas atij të Stambollit, si dhe në atë kohë ka qenë tregu më i madh pothuajse në gjithë Rumelinë.

Pazarin e Madh ishte vendosur në afërsi të qytetit të vjetër, nga ku ka marrë edhe emrin, në një distancë rreth 2 km. me Shkodrën e Re, në një zonë të pa banuar, por që shtrihej poshtë Kalasë së Rozafës e në breg të liqenit në Shkodër, deri ku del lumi Buna.

Nëpërmjet tyre, ky pazar lidhej me linjat detare e tregtare me botën e jashtme.



Pazari i vjetër në Shkodër në kohën e lulëzimit të tij, u bë vërtetë një qytet i madh tregtar midis pjesës së vjetër dhe asaj të re të qytetit, i shtrirë në 1.8 km. gjatësi, ku vlonte tregtia dhe ku madhësia e tij lejonte të punonin dhe të blinin aty mbi 10000 njerëz. Ndërsa në ditët e pazarit, ditët e diela apo të mërkura, aty mund të ishin prezentë më shumë se 30 mijë vetë, çka e tregonte edhe fakti se shkodranët e kanë pasur traditë dhe janë vlerësuar si “mjeshtrit” më të shkëlqyer në tregti.

Aso kohe në breg të Liqenit dhe lumit Buna ankoroheshin dhjetëra anije të vogla e të mëdha deri te avulloret 1000 tonelata, si dhe kishte edhe një pazar anijesh që ishte në “garë” me “Pazarin e Madh” por që ishte edhe si vazhdim i tij. Aty ishin ngritur magazina të mëdha për hyrje – dalje mallrash, kishte zyra të mëdha doganore si edhe banka dhe afër 1500 dyqane të pa përsëritshme, sot e kësaj dite. Në të djathtë të Urës së Bunës ka qenë Zyra Doganore, ku kryheshin të gjitha veprimet financiare për import eksportet e mallrave në Shkodër.

Dyqanet ishin vendosur në mbi 30 sokakët (rrugët) e pazarit, të cilat ishin ndarë sipas zanateve (zejeve) e ku punonin disa qindra zanatçinj e çirakë që mësonin e punonin çdo ditë. Brenda Pazarit të Vjetër kishte rregull dhe disiplinë të veçantë si edhe kryheshin shërbime kafeje, berberhaneje, hekurosje etj. Gjatë kohës së punës, tregtarët për nevojat e tyre komunikonin njëri me tjetrin me anë dritaresh të vogla dhe në fund të ditës së punës, dyqanet mbylleshin me taraba, qepena, si dhe siguroheshin me roje dhe elemente të tjerë sigurie.

- **SITUATA EKZISTUESE E ZONES NE STUDIM**



- Trotuaret e rruges hyrese nuk jane ne gjendje optimale, uljet dhe ngitjet e shpeshta per shkak te portave per automjetet krijojne levizje jo te natyrshme per frekuentuesit.
- Trafikndaresi I rruges hyrese eshte I patrajtar dhe nje moment jo shume I kendshem per ballafaqimin e pare me qytetin.
- Eshte bere nje investim kohet e fundit ne gjelberimin e trotuareve me peme blire te cilet jane vene ne menyre jot e menduar dhe rastesore.
- Pjesa ne brendesi te parkut eshte e pandare qartesisht nga ana funksionale. Shume pjese perdoren si parkime automjetesh, disa pjese perdoren si hapësira publike si psh m shetitorja e Molos, pjese te tjera hapësirash jane lene te degraduara dhe te pashfrytezuara ndera nje pjese tjeter jane prona private qe shfrytezohen nga biznesi me focus tek sherbimi dhe kafenete.
- Ka nje moslidhje te hapësirave ne zone per shkak te pozicionimit te hapësirave private duke lene xhepa te dhe hapësira te pashfrytezuara.
- Problem eshte futja e automjeteve ne zone e cila e kthen peisazhin.



- Potencial I madh eshte lagia e zones nga ujerat e Bunes te cilat ofrojne peisazhe terheqese dhe mundesi lundrimi.

• PROPOZIMI

Projekti Konsiston ne rikualifikimin urban te kesaj zone sipas hapave te meposhtem:

- 1.Rikualifikimi I rruges hyrese te qytetit te Shkodres.**
- 2.Propozimi mbi murein rrethues ne te djathte te rruges**
- 3..Rikualifikimi I parkut ne te majte te rruges hyrese nga nje hapësire e pashfrytezuar ne nje hapësire ne sherbim te komunitetit dhe frekuentuesve.**

Gjatë hartimit të projektit janë marre parasysh studimet dhe projektet pjesore për zhvillimin e zonës në Bashkinë Shkoder. Gjithashtu, për të përcaktuar saktë kapacitetin për të gjitha

shërbimet e kërkuara është marre parasysh koeficienti i dendësisë së popullsisë, si dhe janë marrë në konsideratë zhvillimet urbane të pritëshme dhe në prespektivë të zonës në fjalë.

Projektuesi në bashkpunim me specialistet e Bashkisë Shkoder ka hartuar një projekt preventive i cili kthen këtë zonë në një zonë rekreative e cila vihet në funksion të frekuentuesë të shumtë nga qyteti i Shkodrës por edhe të turistëve vizitues. Gjithashtu projekti siguron një hyrje me të denjë në qytet.

1. 1. Rikualifikimi I rrugës hyrëse të qytetit të Shkodrës.



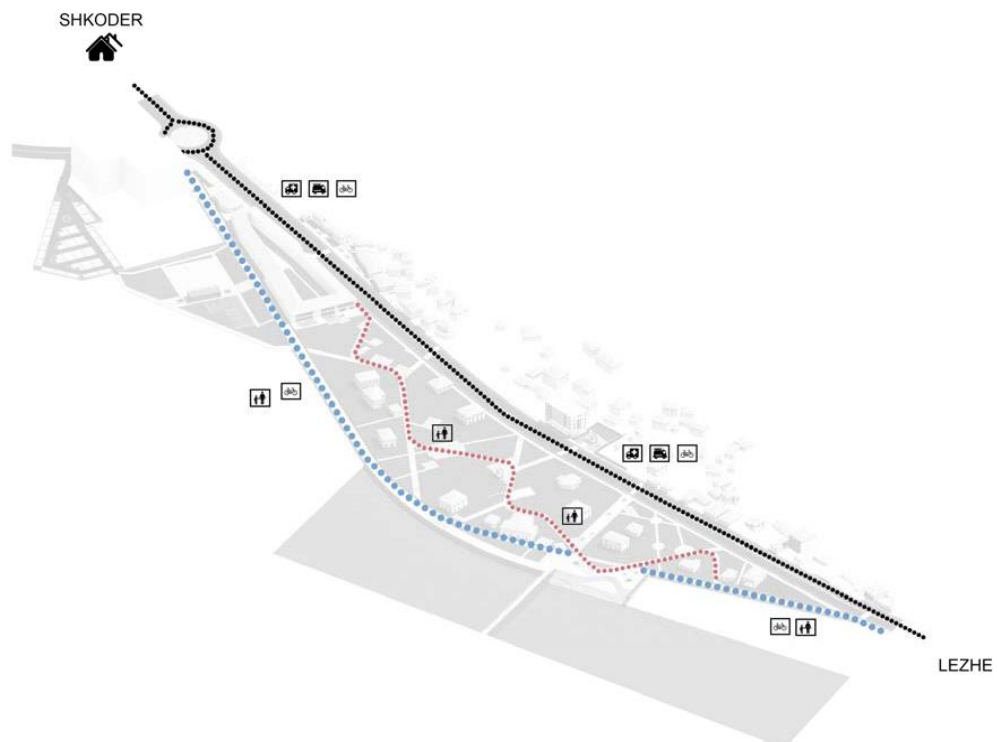
Në rrugën hyrëse të qytetit propozohet të nderhyet në rikualifikimin e trotuareve dhe trafikndaresit. Shtimi i gjelberimit dhe mbajtja e trotuareve në të njëjten kuotë në të gjithë gjatësinë është domosdoshmeri. Në pjesën e djathtë të rrugës propozohet zëvendësimi i gardheve me mur të ri rrethues. Gjithashtu propozohet sistemi i ri i rinovuar i ndricimit të rrugës. Në pjesën e trafikndaresit do të hiqen vazot aktuale dhe i gjithë trafikndaresi do të kthehet në një rrip të gjelberuar me bimë të ulëta dekorative shumëngjyreshe.

2. Propozimi mbi murein rrethues ne te djathte te rruges

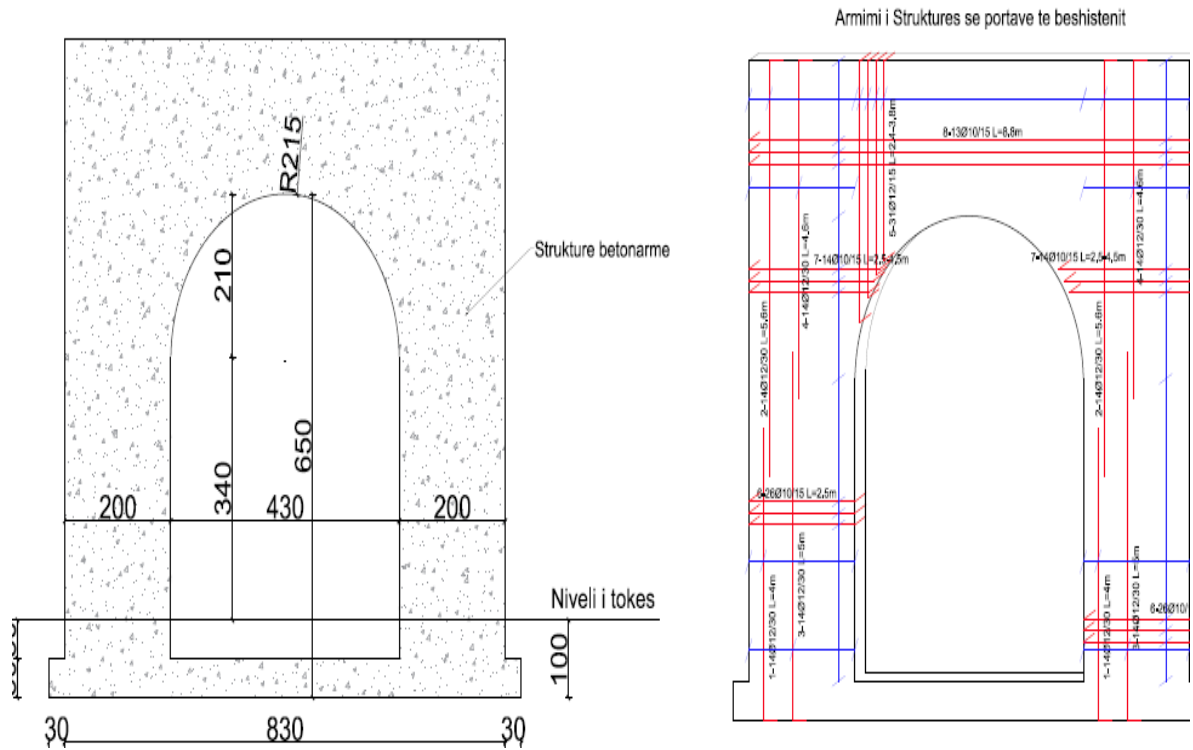
Pjese e nderhyrjes ne rrugen hyrese eshte edhe propozimi mbi kthimin ne sheshe te vogla te hapësirave pergjate rruges ne te djathte.

3. Rikualifikimi I parkut ne te majte te rruges hyrese nga nje hapësire e pashfrytezuuar ne nje hapësire ne sherbim te komunitetit dhe frekuentuesve.

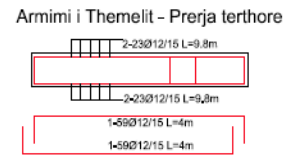
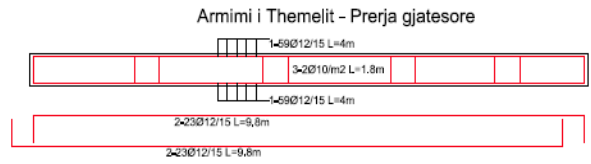
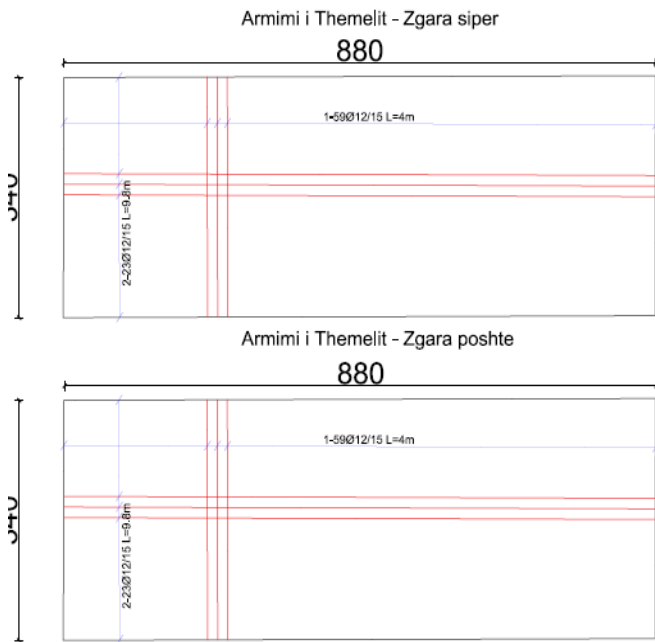
Ne konceptimin e pergjithshem te parkut eshte bere fillimisht eleminimi total I qarkullimit te automjeteve. Eshte bere zgjatimi I shetitores aktuale te Molos deri ne pjesen hyrese te parkut duke zevendesuar rrugen automobilistike aktuale, gjithashtu eshte integruar edhe nje rrugekalim tjeter kembesor midis parkut e cila ben lidhjen e zones duke u konceptuar si hapësire te vetme nepermjet te pershkimit zig-zag te hapësirave.



Keto dy rrugekalime kryesore plotesohen edhe nga rrugica te vogla dytesore qe pershkojne komplet parkun horizontalisht nga rruga ne liqen. Propozohet krijimi I 2 shesheve te grumbullimit ne njerin prej te cileve eshte I integruar edhe nje amfiteater I hapur me kapacitet 200 vende ne funksion te pushuesve. Gjurmjet e objekteve te ish pazarit te vjeter perkthehen ne shtrim duke ofruar hapësira pushimi, kende jojerash per femije, kende per lojera tavoline, kende leximi etj. Propozohen gjithashtu ne pjesen veriore nje hapësire parkimi per automjetet e cila lidhet me shetitoren aktuale te Molos si dhe hapësira sportive me te gjitha facilitetet nen shetitoren e Molos ne te majte te saj. Prpozohet gjithashtu edhe ringitja e portave te hyrese te Bexhistenit te vjeter duke krijuar dy sheshe te vogla interesenta ne te y anet e rruges automobilistike hyrese te qytetit.

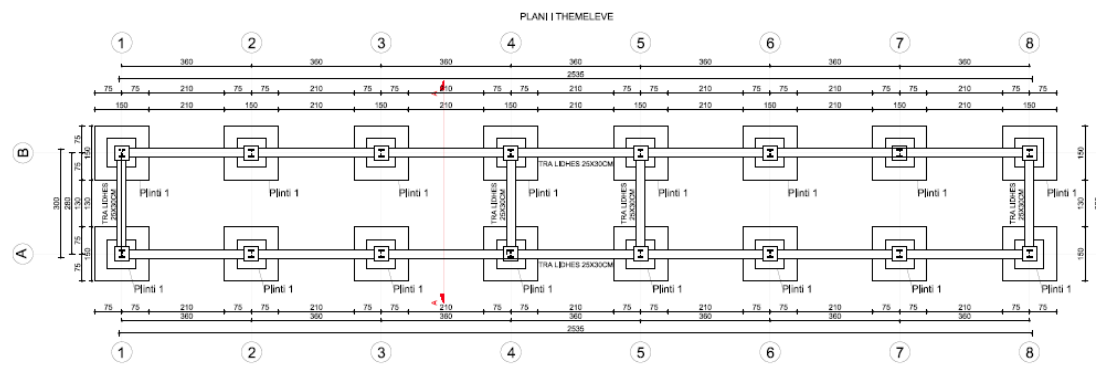
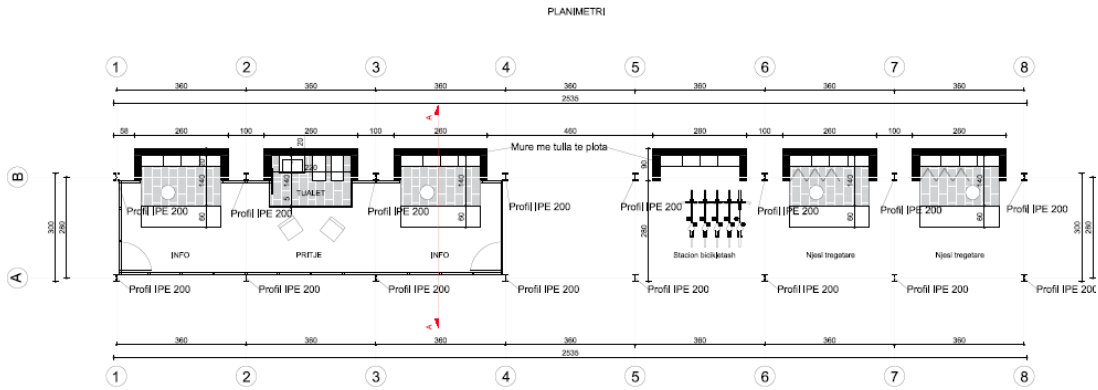


Objekti portat e beshistenit eshte I perber nga 1 struktur beton arme .Armimi I struktures do te behet nga shufra hekuri me diameter 12 nga te 2 drejtimet. Ne pjesen gjatesore shufrat jane te xhuntuara me njera tjetren

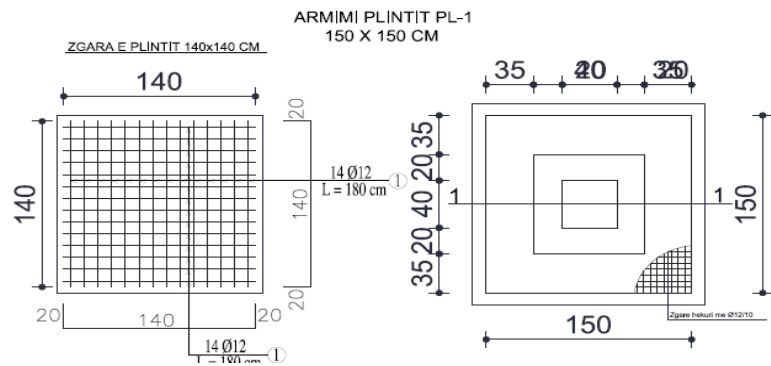


Nr	Diametri	Gjats.	Sasia	Gjat.tot	p/ml	P
1	12	4	59	236	0.89	21
2	12	9.8	23	225.4	0.89	20
3	10	1.8	60	108	0.617	6
Total hekur						477.3

Armimi I themelit te objektit Portat e Beshistenit do te behet nga 2 zgara lart dhe posht
Te armuara secila hekur me diameter 12 te alternuara dhe me hekur me diameter 10 per cdo m2

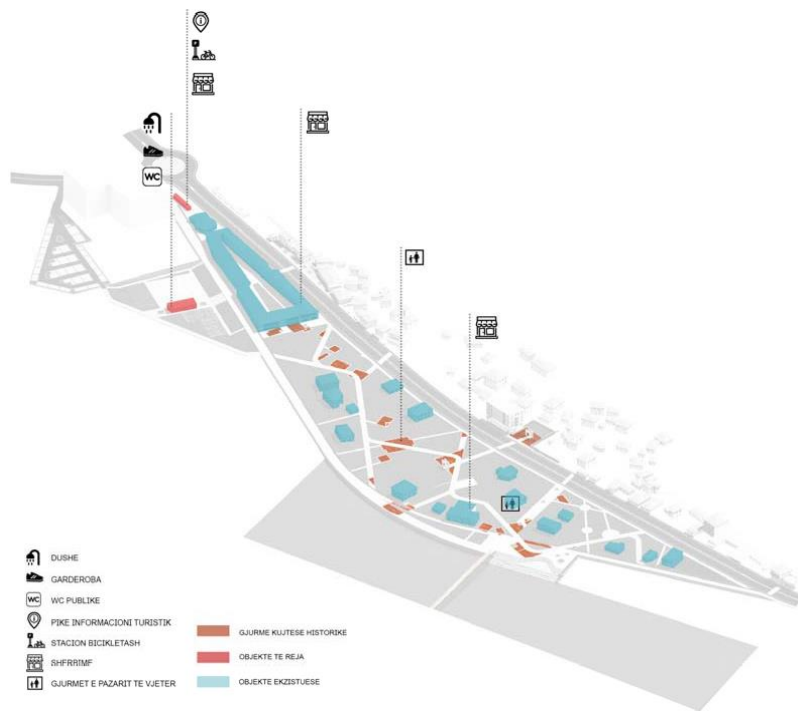


Struktura e INFO POINT eshte e perber nga mure me tulla te plota dhe profile IPE 200
 Gjatesia e pergjithshme e godines eshte 2535 cm dhe nje gjeresi prej 300 cm.
 Plani i themeleve te godines se INFO POINT eshte I ndertuar nga plinta te lidhur me trare.



Armimi I plintit behet nga 14 shufra me diameter 12 ndersa zgara e plintit ka diameter 140*140cm.
 Konstruksioni i plintit ka permasa 150*150 cm. Kolonat qe lidhen ne plintat jane te armuar nga shufra me diameter 16
 qe lidhen nga stafa me diameter 8/10 cm dhe me Prixhioner me diameter 25 .

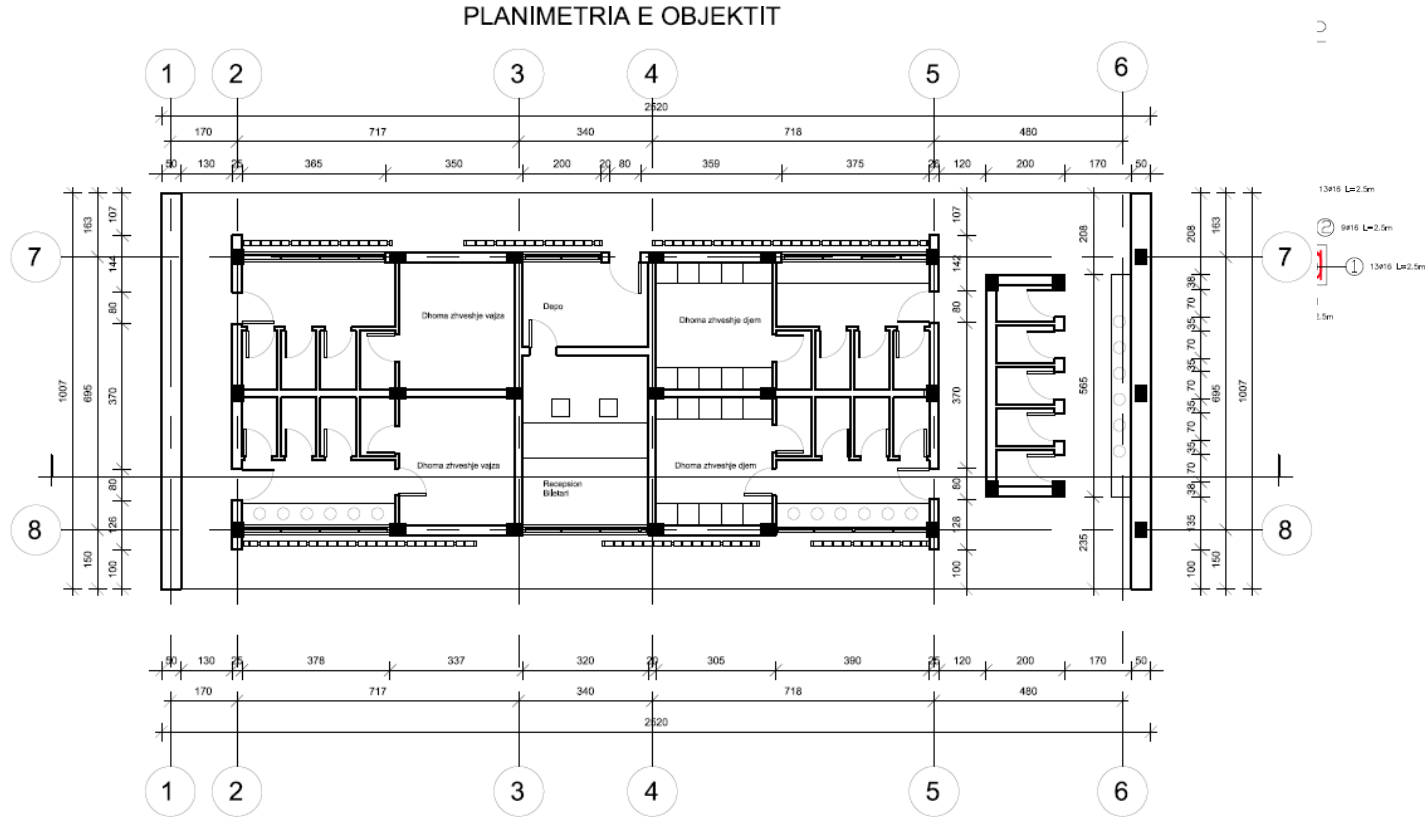
Gjithashtu ne funksion te fluksit te shtuar te turisteve parashikohen shtimi I elementeve te mobilimit urban stola, kosha mbeturinash, WC publike, perpos ketyre elemnteve ne project parashikohet edhe integrimi I dy godinave me funksione publike.



Ndertese mbeshtetese per terrenet sportive.

-Godina e zhvshjeve dhe banjove publike:

Sistemi konstruktiv I kesaj godine do te jete tip rame b/a me kolona te mbeshtetura ne plinta te lidhur ndermjet tyre me trare lidhes

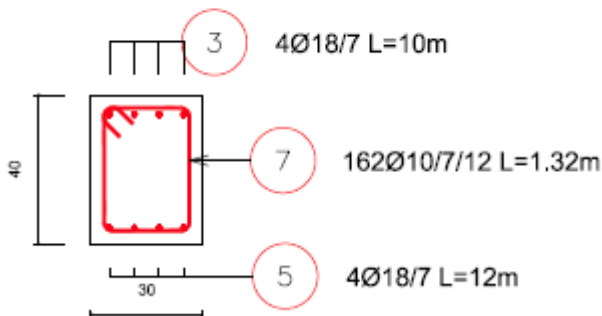


Objekti i Godines se Zhvshjeve eshte I perber nga disa dhoma ,pjesa e mbuleses do te behet solet me traveta ne 1 dhe te 2 drejtimet me lartesi 30 cm

Armimi i soletines behet nga zgare me diameter 10 cdo 20 cm. Kolonat jan me dimensione 40 me 30 cm

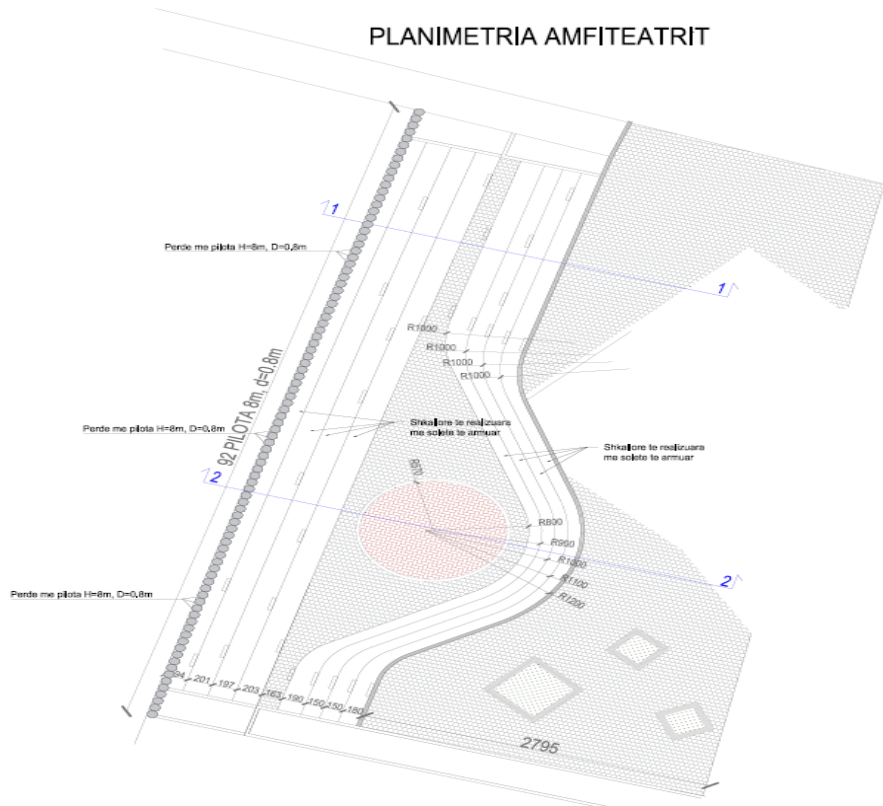
Plinti eshte i armuar nga zgare me diameter 10. Traret lidhes 25*30 jane te armuar me shufra me diameter 16 gjatesia 2.5 nr i fijeve 52 cope.

Seksioni Terthor

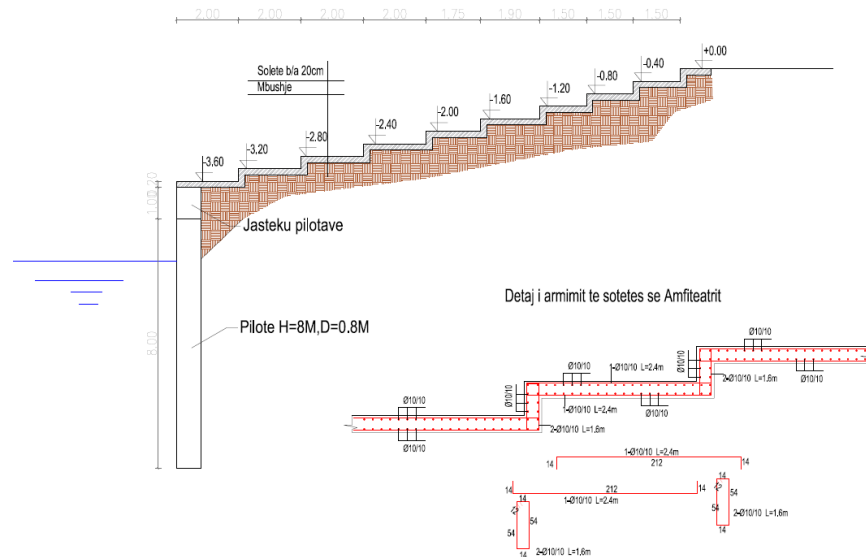


Prerja e seksionit terthor te traut ne objektin e zhvshjeve behet nga shufra me diameter 18 nr I shufrave 4 siper dhe 4 poshte si dhe stafa me diameter 10mm

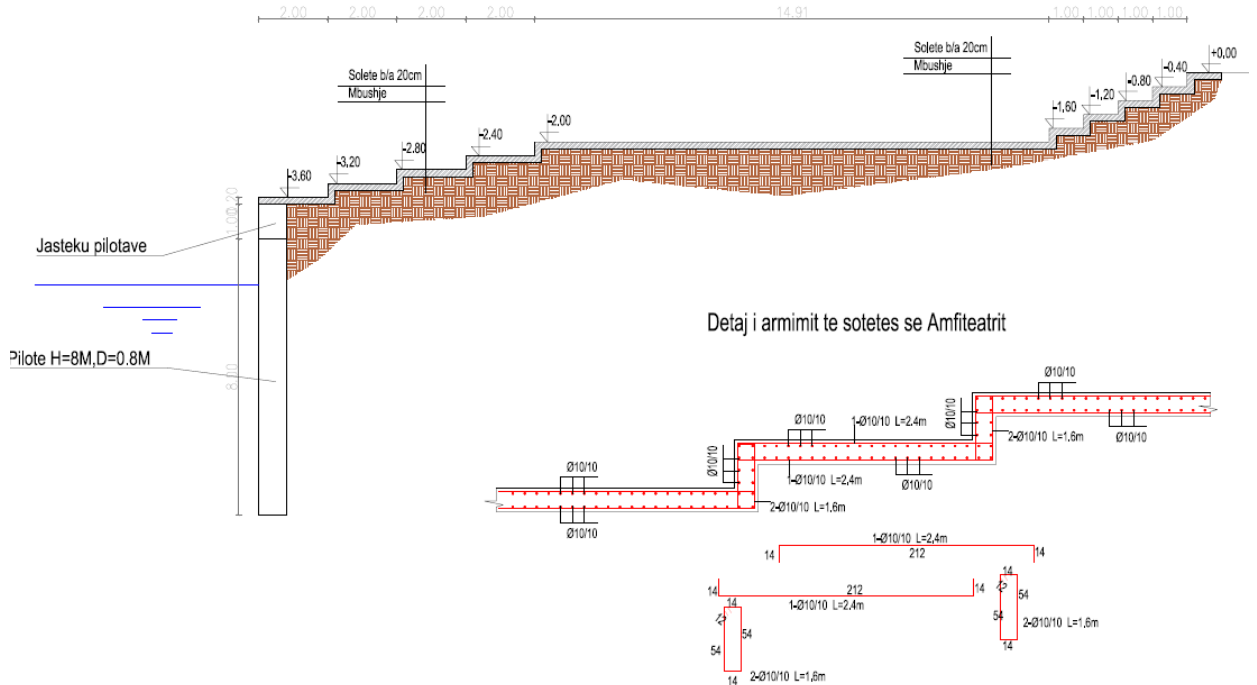
-Amfiteatri:



Nese do te benim nje pershkrim te struktures se amfiteatrit,, ajo do te jete e perbere nga nje perde me pilota e cila do te beje dhe kufizimin me lumin e Bunes.Perdja me pilota do te perbehet nga p[ilota me nje kgjatesesi prej 8m, dhe diameter prej 80cm. Ne krye te tyre pilotat do te jene te lidhura me nje tra lidhes. Ndersa realizimi i shkalloreve te amfiteatrit do te behet me nje solete beton arme me nje trashesi prej 20cm. Nga llogaritjet hidrologjike te projektuesit te bere ne kete zone, vecanerisht per strukturen e amfiteatrit rezulton se ne kohen e reshjeve maksimale (me periode perseritje 1/50 vjet) ose ne rastet kur kemi hapjen e portave te hidrocentraleve mund te kemi nje dalje te ujit ne shkalloret e poshtme te struktures.



Prerje e Amfiteatrit dhe paraqitja e detajit te armimit te soletes.



Prerje e Amfiteatrit dhe paraqitja e detajit te armimit te soletes.

Shtresat rrugore

Dimensionimi i shtresave rrugore parashikohet te behet mbi bazen e teorise se elasticitetit me metoden AASHTO bazuar ne “Guide for Design of Pavement Structures”-1993, si dhe me metoden e Deformacioneve, metode qe kontrollon me mire nderjet ne terheqje ne fibrat e poshtme te shtresave te sipërme te mbulesave rrugore dhe nderjet ne prerje ne tabanin e dheut dhe ne shtresat e poshtme te rruges. Metodatat procedojne me modulet e elasticitetit te tabaneve dhe te shtresave dhe me ekuivalentet e tyre CBR, duke patur parasysh se kemi te bejme me mbulesa rrugore elastike.

Duke patur parasysh se keto rajonet ku kalon rruga kane kushte gjeologjike te njejta te dhena ne raportin gjeologjik eshte llogaritur vetem nje profil terthor tip.

Sic u tha dhe me lart dimensionimi i shtresave dhe verifikimi i tyre bazohet ne:

- Metoden AASHTO “Guide for Design of Pavement Structures”-1993
- Metoden gjysem empirike te Deformacioneve

Karakteristikatat paraprake baze jane:

- Trafiku komulativ i konvertuar AADT ne jetegjatesine 15-20 vjecare te rruges;
- Ulja elastike e lejuar;
- Moduli i kerkuar elastik minimal,

Mjeti njesi eshte mjeti me ngarkese ne aksin e mbrapem 10 ton ngarkese boshtore (per njerin metode dhe 8.16 ton per metoden tjetere) si dhe ngarkese $P=5$ ton ne ciftin e rrotave dhe presion specifik $p=0.6$ Mpa dhe siperfaqe kontakti te perafert rethore me diamater $D=32.6$ cm.

Shtresat e reja me asfalt dimensionohen ne baze te teorise se elasticitetit me deformim elastik te lejuar nen rroten e automobilin qe dimensionohet.

Deformimi elastik i lejuar nen rrote me peshe $P=5$ ton percaktohet me formulen empirike:

$$S_{5lej} = \frac{0.285}{lg R_{15+1}} \text{ cm}$$

ku R_{15} eshte intensiteti dimensionues i trafikut per periudhen 15 deri 20 vjecare.
Kompozimi i metejshem i shtresave rrugore mendohet te jete:

➤ Nenshtresa (subgrade)

➤

Kjo parashikohet te perbehet si me poshte :

➤ Ne rastin e mbushjeve

Kur keto jane ndertuar me zhavore lumore, mund te konsiderohet vete traseja si nenshtrese me kushtin qe te plotesoje kondicionet teknike te ngjeshjes te shtreses se sipërme (95%).

Emertimi Elementeve	Kategoria e rruges									
	Autoudhe (Autostrada)		I	II	III	IV	V			
	Simboli i rruges									
	A ₁	A ₂	A' ₂	B ₁	B' ₁	B ₂	C ₁	C ₂	C' ₂	C ₃
Numuri i gjurmëve të kalimit	3+3	2+2	2+2	2	2	2	2	2	1	1
Gjerësia e gjurmës së kalimit -Terren	3.75 3.75	3.75 3.75	3.75 3.50	3.75 3.50	3.75 3.50	3.50 3.50	3.00 3.00	3.00 3.00	4.00 4.00	3.50 3.00
Gjerësia e shiritit per ndalim të detyruar -Terren fushor -Terren	2.50 2.50	2.50 2.50	2.50 2.50	1.75 1.75	-	-	-	-	-	-
Gjerësia e shiritit udhëzues Bordurës dhe zhytur	4x0.25	4x0.25	4x0.25	2x0.25	2x0.25	2x0.25*	2x0.25	-	-	-
Gjerësia e brezit të mesëm ndares -Terren fushor	4.00 3.00	4.00 3.00	3.00 1.00	-	-	-	-	-	-	-
Gjerësia e bankinave -Terren fushor -Terren kodrinor/m	1.50 1.50	1.50 1.00	1.00 0.75	1,50	1,75	1,25	1,0	0.75	0,75	0,75
Gjerësia kurorës së rrugës -Terren fushor -Terren kodrinor	35.50 34.50	28.00 26.50	26.00 22.50	14.50 13.80	11.50 11.00	10.00 10.00	8.50 8.50	7.50 7.50	5.50 5.50	5.00 4.50

Tabela 2. Tabela e Shpejtesive llogaritese te levizjes sipas KTP 2001

Kategoria e rruges dhe simboli	Shpejtesia e projektuar ne km/ore		
	Terren fushor	Terren kodrinor	Terren malor
Autoudhe			
Tipi A ₁	140	120	110
Tipi A ₂ A' ₂	120	110	90
I-B ₁ ; B' ₁	100	80 – (70)	60 – (50)
II-B ₂	80	60	50 – (40)
III-C 1	60	50	35
IV-C2; C'2	50	35	30 (20)
V-C3	40	30	25 (20)

Tabela 3: Elementet baze geometrike (Vprojektimit - R minimale)

Shpejtesi llogaritese V_{llog} Km/h	140	120	100	80	70	60	50	40	35	30	25
Rrezja min ne "m" (R_{min})	1000	650	450	250	180	120	75	45	30	25	20

Shenim: Me ngjyre kategoria qe sugjerohet sipas Standartve shqiptare

Elementet e tjere jane:

Shpejtesia e projektimit sipas terenit:

- teren kodrinor $V_{proj}=35$ km/ore)
- teren malor $V_{proj}=30$ (20) km/ore)
- Rrezet minimale:
- teren kodrinor 25 m ($V_{proj}=30$ km/ore)
- teren malor 20 m ($V_{proj}=25$ km/ore)

Pjerresite maksimale ne %:

- teren kodrinor 7 %
- teren malor 9 %

Per: "C.E.C GROUP" sh.p.k
Ing. Vangjush MBRICE
Administrator